

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności

Pojazdy zero- i niskoemisyjne w działaniach A1.4.1 KPO

Zgodnie z Regulaminem wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z KPO części inwestycji A1.4.1 Agencja będzie udzielać wsparcia na m.in. zakupu nowych środków transportu spełniających wymagania techniczne oraz normy niskiej emisji spalin¹, które są przeznaczone do przewozu:

- a. produktów rolnych, rybołówstwa lub akwakultury, w tym produktów, których transport powinien odbywać się w szczególnych warunkach, takich jak cysterny, silosy, chłodnie i izotermy, baseny lub zbiorniki do transportu ryb,
- b. produktów i półproduktów w procesach technologicznych lub magazynowania, w tym wózków widłowych i podnośników,
- c. zwierząt przeznaczonych do uboju.

^[1] Zakupione samochody ciężarowe oraz inne pojazdy ciężkie będą wyłącznie samochodami o:

- a) zerowej emisji - zgodnie z definicją zawartą w art. 3(11) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE: pojazd ciężki nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania emitujący mniej niż 1 g CO₂/km;
- b) niskiej emisji – zgodnie z definicją zawartą w art. 3(12) Rozporządzenia (UE) 2019/1242: pojazd o emisji CO₂ mniejszej niż połowa wartości emisji odniesienia CO₂ dla wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy ten pojazd; wartości referencyjne różnią się w zależności od typu samochodu ciężarowego lub
- c) pojazdami LNG/CNG, napędzanymi biogazem/biometanem.

W świetle powyższych regulacji wynikających z Regulaminów wyboru przedsięwzięć, definicje w nich zawarte należy rozumieć następująco:

Pojazd zeroemisyjny: pojazd ciężki nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania emitujący mniej niż 1 g CO₂/km. Obecnie są to pojazdy napędzane energią elektryczną, w tym wytwarzaną w ogniwoch paliwowych, z baterii lub trakcji. Definicja ta dotyczy wszystkich typów pojazdów.

Pojazd niskoemisyjny:

- 1) w przypadku pojazdów ciężarowych oraz innych pojazdów ciężkich, niskoemisyjny jest pojazd o emisji CO₂ mniejszej niż połowa wartości emisji odniesienia CO₂ dla wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy ten pojazd; wartości referencyjne różnią się w zależności od podgrupy samochodu ciężarowego.

Podział na podgrupy według załącznika I pkt. 1 Tabela 1 do rozporządzenia 2019/1242 przedstawia się następująco:

Tabela 1

Podgrupy pojazdów (sg)

Pojazdy ciężkie	Typ kabiny	Moc silnika	Podgrupa pojazdów (sg)
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Wszystkie	< 170 kW	4-UD
	Kabina dzienna	≥ 170 kW	4-RD
	Kabina sypialna	≥ 170 kW i < 265 kW	
	Kabina sypialna	≥ 265 kW	4-LH
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 6x2	Kabina dzienna	Wszystkie	9-RD
	Kabina sypialna		9-LH
Ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Kabina dzienna	Wszystkie	5-RD
	Kabina sypialna	< 265 kW	
	Kabina sypialna	≥ 265 kW	5-LH
Ciągniki o konfiguracji osi 6x2	Kabina dzienna	Wszystkie	10-RD
	Kabina sypialna		10-LH

"Kabina sypialna" oznacza typ kabiny z przedziałem, który znajduje się za siedzeniem kierowcy, przeznaczonym do spania, zgłaszany zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956.

"Kabina dzienna" oznacza typ kabiny, która nie jest kabiną sypialną.

Jeżeli nowego pojazdu ciężkiego nie można przypisać do podgrupy pojazdów, ponieważ nie są dostępne informacje o rodzaju kabiny lub mocy silnika, należy go przypisać do podgrupy pojazdów dalekobieżnych (LH) odpowiadającej jego typowi podwozia (samochód ciężarowy jednoczłonowy lub ciągnik) i konfiguracji osi (4x2 lub 6x2).

Jeżeli nowy pojazd ciężki jest przypisany do podgrupy pojazdów 4-UD, ale dane dotyczące emisji CO₂ w g/km nie są dostępne dla profili zadań UDL lub UDR określonych w tabeli 2 w pkt 2.1, nowy pojazd ciężki należy przypisać do podgrupy pojazdów 4-RD.

Na podstawie:

- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE,
- Decyzji Wykonawczej Komisji nr 2021/781 z dnia 10 maja 2021 r. dotyczącej publikacji wykazu podającego niektóre poziomy emisji CO₂ przypadające na producenta oraz średnie indywidualne poziomy emisji CO₂

wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii i emisje odniesienia CO₂ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 na okres sprawozdawczy roku 2019;

wynik wyliczenia połowy wartości emisji CO₂ dla grup pojazdów przedstawia się następująco:

Podgrupy pojazdów sg	rCO ₂ sg w g/tkm	Połowa wartości emisji odniesienia CO ₂
4-UD	307,23	153,61
4-RD	197,16	98,58
4-LH	105,96	52,98
5-RD	84	42
5-LH	56,6	28,3
9-RD	110,98	55,49
9-LH	65,16	32,58
10-RD	83,26	41,63
10-LH	58,26	29,13

- 2) w przypadku pojazdów ciężarowych o kategorii **N1** (DMC ≤ 3,5 t) za niskoemisyjne uznawane są pojazdy o maksymalnej emisji z rury wydechowej do **25 g CO₂/km** i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji;
- 3) w przypadku pojazdów ciężarowych o kategorii **N2** (DMC > 3,5 t ale ≤ 12 t) oraz **N3** (DMC > 12 t) za niskoemisyjne uznawane są pojazdy wykorzystujące paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. 2 pkt 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001. Za paliwa alternatywne uznawane są np.: energia elektryczna, wodór, sprężony i skroplony gaz ziemny w tym biometan.

Samochód może spełniać warunki normy emisji spalin Euro 6-D i 6-E, ale jednocześnie musi spełniać warunki określone w regulaminie wyboru przedsięwzięć dotyczące zakupu środków transportu.

Celem weryfikacji, czy dany pojazd spełnia ww. wymagania konieczne jest zestawienie powyższych poziomów emisji z faktycznymi danymi w zakresie emisji spalin danego modelu samochodu określonymi dokumentach homologacyjnych – świadectwo zgodności (pochodzącymi bezpośrednio od producentów lub oficjalnych przedstawicieli producentów samochodów).